m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 3 - Nº 127
SABADO 7 DE JULIO DE 2001

Luján quiere ser el primer centro urbano del interior y no el último del Conurbano. El Municipio convocó a preparar un Plan Regulador para el desarrollo urbanístico. El proyecto es no ser absorbidos por la suburbanización expansiva del Conurbano, puesto que las autoridades municipales aspiran a preservar la identidad de la ciudad

LA MOVIDA DE LUJAN

PLAN REGULADOR PARA EL DESARROLLO URBANIST

EN LUJAN HAY

Con la habilitación del último tramo del Acceso Oeste, Luján se "acercó" a la Capital. La mejora en las vías de acceso produjo una revalorización de las tierras para desarrollar Clubes de Campo y también para la actividad agrícola. Ante la posibilidad de un desarrollo urbanístico explosivo, el Municipio convocó a un equipo de técnicos para elaborar un Plan Regulador.

■ Luján quiere ser el primer centro urbano del interior y no el último del Conurbano.

m² Por Liliana Sánchez

A partir de la habilitación del último tramo del Acceso Oeste parece que Luján quedó más cerca de la zona metropolitana, aunque en realidad fue que se redujo el tiempo de viaje utilizando esta vía. Pero no sólo eso, la mejor conectividad con el área central produjo una fuerte revalorización de las tierras, sobre todo de las que se ubican cerca de la autopista, y también se incorporaron nuevos usos del suelo (clubes de campo) junto a la actividad agrícola. Con estos cambios, y ante la posibilidad de un desarrollo urbanístico explosivo o desordenado, el Municipio convocó, a través de un Concurso de Antecedentes, a un equipo de técnicos urbanistas para elaborar un Plan Regulador.

Quizá una definición básica sobre la que se apoyará el plan es que Luján (la comunidad y su gobierno) no quieren ser absorbidos por la suburbanización expansiva del Conurbano. Decidieron preservar su identidad y emerger en todo caso como un Centro Autónomo de Servicios, e integrado al Corredor Norte de Panamericana y Ruta 6 hacia Zárate y Campana, además de optimizar la explotación de su potencial turístico que hoy se encuentra subutilizado. Estas condiciones y la normativa vigente promovieron la creación de productos inmobiliarios diferentes, de manera que los desarrolladores, aunque reconocen estar en un momento de *impasse*, invierten en Luján por las perspectivas favor bles que ofrece al mercado.

Para mantener el *cinturón verd* que rodea e identifica a Luján con s paisaje campestre se dispuso que la subdivisiones que se realizan pa los Clubes de Campo no sean men res a 2000 metros cuadrados, mier tras que las chacras deben tener c mo mínimo una superficie de 10.00 metros cuadrados. A este requisit de baja densidad se suma el de re petar rigurosamente la morfolog del paisaje integrando las arboleda arroyos, aguadas u otros recurs que hubiera en el espacio. "Trat mos de diferenciar lo que es un m ro loteo de un emprendimiento u banístico, y también es una forma d proteger al comprador porque si s va al negocio (de obtener más terr nos en un predio), después queda subdivisiones tan pequeñas que te minan siendo casas entre median ras, y eso no es un Club de Camp esto ha generado un valor agregad

■ **Identidad:** ***El plan es que en Luján no quieren ser absorbidos por la suburbanización expansiva del Conurban puesto que decidieron preservar su identidad.***

se empezó a instalar la marca *Lu ján*", afirmó a **m2** la arquitecta Isa bel Otero, asesora urbanística del in tendente Miguel Angel Prince.

De todos modos, y como cualquie Municipio, Luján necesita que se re alicen inversiones en su territorio pa ra movilizar la economía local, me jorar las recaudaciones tributarias generar puestos de trabajo. En el ca so de las urbanizaciones cerradas, según la experiencia observada e otros distritos vecinos, cada famili que se instala en uno de estos com plejos induce la creación de dos em pleos directos y cinco indirectos. S bien en Luján se trató de impedir u boom inmobiliario descontrolado por el riesgo que hubiera significa do para su calidad ambiental, sí s creó el Centro de Emprendimiento Urbanísticos, integrado por los em prendedores y desarrolladores de l zona y un representante municipa para resolver cuestiones comunes d hidráulica o accesos, y también pa ra agilizar expedientes que permita una pronta resolución y ejecución d las obras, en un marco de respeto la normativa vigente.

"Lo bueno que tiene este Centr es que ha generado un equipo de trabajo o una corriente de intercambi entre el Municipio y los emprendedores y eso es muy bueno porqu creo que una función del intendente es facilitarle las cosas a los emprendedores para que puedan saca adelante sus proyectos", afirmó a este suplemento Marcos Belgrano d Badino, quien espera una reactivación para la próxima primavera po el tipo de producto que comercializan, aunque no oculta la tendenci recesiva que se mantiene desde mediados del '99, cuando recuerda "s presentaron alrededor de 40 proyectos de emprendimientos". En algu-



■ Luján quiere ser el primer centro urbano del interior y no el último del Conurbano.

PLAN REGULADOR PARA EL DESARROLLO URBANISTICO DEL MUNICIPIO

EN LUJAN HAY UNA REVOLUCION

Con la habilitación del último tramo del Acceso Oeste, Luján se "acercó" a la Capital. La mejora en las vías de acceso produjo una revalorización de las tierras para desarrollar Clubes de Campo y también para la actividad agrícola. Ante la posibilidad de un desarrollo urbanístico explosivo, el Municipio convocó a un equipo de técnicos para elaborar un Plan Regulador.

m² Por Liliana Sánchez

A partir de la habilitación del último tramo del Acceso Oeste parece que Luján quedó más cerca de la zona metropolitana, aunque en realidad fue que se redujo el tiempo de viaje utilizando esta vía. Pero no sólo eso, la mejor conectividad con el área central produjo una fuerte revalorización de las tierras, sobre todo de las que se ubican cerca de la autopista, y también se incorporaron nuevos usos del suelo (clubes de campo) junto a la actividad agrícola. Con estos cambios, y ante la posibilidad de un desarrollo urbanístico explosivo o desordenado, el Municipio convocó, a través de un Concurso de Antecedentes, a un equipo de técnicos urbanistas para elaborar un Plan Regulador.

Quizá una definición básica sobre la que se apoyará el plan es que Luján (la comunidad y su gobierno) no quieren ser absorbidos por la suburbanización expansiva del Conurbano. Decidieron preservar su identidad y emerger en todo caso como un Centro Autónomo de Servicios, e integrado al Corredor Norte de Panamericana y Ruta 6 hacia Zárate y Campana, además de optimizar la explotación de su potencial turístico que hoy se encuentra subutilizado. Estas condiciones y la normativa vigente promovieron la creación de productos inmobiliarios diferentes, de manera que los desarrolladores, aunque reconocen estar en un momento de *impasse*, invierten en Luján por las perspectivas favorables que ofrece al mercado.

Para mantener el *cinturón verde* que rodea e identifica a Luján con su paisaje campestre se dispuso que las subdivisiones que se realizan para los Clubes de Campo no sean menores a 2000 metros cuadrados, mientras que las chacras deben tener como mínimo una superficie de 10.000 metros cuadrados. A este requisito de baja densidad se suma el de respetar rigurosamente la morfología del paisaje integrando las arboledas, arroyos, aguadas u otros recursos que hubiera en el espacio. "Tratamos de diferenciar lo que es un mero loteo de un emprendimiento urbanístico, y también es una forma de proteger al comprador porque si se va al negocio (de obtener más terrenos en un predio), después quedan subdivisiones tan pequeñas que terminan siendo casas entre medianeras, y eso no es un Club de Campo; esto ha generado un valor agregado, se empezó a instalar la marca *Luján*", afirmó a **m2** la arquitecta Isabel Otero, asesora urbanística del intendente Miguel Angel Prince.

■ **Identidad:** ***El plan es que en Luján no quieren ser absorbidos por la suburbanización expansiva del Conurbano, puesto que decidieron preservar su identidad.***

De todos modos, y como cualquier Municipio, Luján necesita que se realicen inversiones en su territorio para movilizar la economía local, mejorar las recaudaciones tributarias y generar puestos de trabajo. En el caso de las urbanizaciones cerradas, y según la experiencia observada en otros distritos vecinos, cada familia que se instala en uno de estos complejos induce la creación de dos empleos directos y cinco indirectos. Si bien en Luján se trató de impedir un boom inmobiliario descontrolado, por el riesgo que hubiera significado para su calidad ambiental, sí se creó el Centro de Emprendimientos Urbanísticos, integrado por los emprendedores y desarrolladores de la zona y un representante municipal para resolver cuestiones comunes de hidráulica o accesos, y también para agilizar expedientes que permitan una pronta resolución y ejecución de las obras, en un marco de respeto a la normativa vigente.

"Lo bueno que tiene este Centro es que ha generado un equipo de trabajo o una corriente de intercambio entre el Municipio y los emprendedores y eso es muy bueno porque creo que una función del intendente es facilitarle las cosas a los emprendedores para que puedan sacar adelante sus proyectos", afirmó a este suplemento Marcos Belgrano de Badino, quien espera una reactivación para la próxima primavera por el tipo de producto que comercializan, aunque no oculta la tendencia recesiva que se mantiene desde mediados del '99, cuando recuerda "se presentaron alrededor de 40 proyectos de emprendimientos". En algunos casos los mismos desarrolladores al realizar ciertas obras que sirven al complejo también producen un mejoramiento en la calidad del entorno, como cuando iluminan o pavimentan algunas cuadras. "Además tratamos de que se integren (la población de los clubes) a la comunidad. Dentro de los emprendimientos no se permite ningún tipo de equipamiento (comercial, institucional deportivo ni educativo), es decir los chicos que viven en uno de estos clubes o barrios van a las escuelas de los alrededores, públicas o privadas, pero fuera de los límites físicos del emprendimiento", observó la arquitecta Ana Oteiza, directora de Planeamiento de la Municipalidad de Luján.

Ciudad multifacética

La consigna es clara y se repite una y otra vez: "queremos ser el primer municipio (o centro urbano) del interior y no el último del Conurbano o de la Metrópolis". Para concretar este proyecto de recortarse como un Centro de referencia en servicios, autónomo y a su vez integrado al eje dinámico de desarrollo comprendido por el Corredor Norte (Panamericana), Luján cuenta con una concentración de actividades diversas en su propio territorio, sin depender de una función en particular, de manera excluyente o dominante. Capta anualmente seis millones de turistas, se convirtió en la capital del polo, la actividad agrícola sigue siendo importante, también se mantiene presente el sector industrial a través de las curtiembres, dentro de la zona dispone del mayor movimiento financiero, se constituyo en un lugar de referencia para la cobertura de los servicios de salud (especialmente de la salud mental), y educativo (tiene una universidad nacional).

Todos estos elementos fueron considerados durante la primera etapa de trabajo, el diágnostico, sobre el cual luego habrá de elaborarse el Plan Regulador. Este consistirá, probablemente, en definir una cantidad acotada de políticas, quizá unos veinte programas para encauzar la situación hacia los objetivos planteados. "Es un plan con metodología participativa, pensamos alternativas, las llevamos a una Asamblea, la gente opina, discute y cuando tengamos una propuesta la presentamos en la Legislatura. Lo que se esta discutiendo ahora es si se les va a exigir (a los emprendedores privados) la construcción de infraestructura", apuntó a **m2** el urbanista Alfredo Garay, integrante del equipo encargado de diseñar del plan.



■ **Inversiones:** ***De todos modos, y como cualquier Municipio, Luján necesita que se realicen inversiones en su territorio para movilizar la economía local.***

También participan una Asamblea de Instituciones y una Comisión de Seguimiento, integrada por la cooperativa de electricidad y teléfonos, el Municipio, Colegio de Arquitectos, de Agrimensores, asociaciones de fomento, representantes de la Iglesia y de las agencias de turismo. Y uno de los proyectos que barajan es precisamente la puesta en valor del paseo alrededor del río y del parque Ameghino (diseñado por Carlos Thays). "Requiere de un trabajo que rehabilite los edificios y complete el evento de este paseo que hoy en día es una especie de recreo barato y desordenado, pero que incluso dentro de lo económico podría tener otra calidad, es un caso de turismo de masas (comparable a Guadalupe en México)", sostuvo Garay.

Por otro lado, se piensa en definir un área de protección histórica, para lo cual se va a elaborar un catálogo donde se incluirán los edificios que tengan valor histórico, y se definirán los distintos niveles de protección que corresponda para cada uno. Asimismo, también se establecerá una norma que servirá para determinar cómo serán las alturas y las cornisas de las otras construcciones que ocupan la manzana donde se ubica el edificio rescatado, de manera que éste no se vea alterado ni siquiera por la cartelería. Se trata de recortar una parte de la ciudad para que reciba un tratamiento similar al desarrollado en Colonia (Uruguay).

■ "Tratamos de diferenciar lo que es un mero loteo de un emprendimiento urbanístico", afirmó la arquitecta Isabel Otero, asesora urbanística del intendente Miguel Angel Prince.











O DEL MUNICIPIO

UNA REVOLUCION



nos casos los mismos desarrolladores al realizar ciertas obras que sirven al complejo también producen un mejoramiento en la calidad del entorno, como cuando iluminan o pavimentan algunas cuadras. "Además tratamos de que se integren (la población de los clubes) a la comunidad. Dentro de los emprendimientos no se permite ningún tipo de equipamiento (comercial, institucional deportivo ni educativo), es decir los chicos que viven en uno de estos clubes o barrios van a las escuelas de los alrededores, públicas o privadas, pero fuera de los límites físicos del emprendimiento", observó la arquitecta Ana Oteiza, directora de Planeamiento de la Municipalidad de Luján.

Ciudad multifacética

La consigna es clara y se repite una y otra vez: "queremos ser el primer municipio (o centro urbano) del interior y no el último del Conurbano o de la Metrópolis". Para concretar este proyecto de recortarse como un Centro de referencia en servicios, autónomo y a su vez integrado al eje dinámico de desarrollo comprendido por el Corredor Norte (Panamericana), Luján cuenta con una concentración de actividades diversas en su propio territorio, sin depender de una función en particular, de manera excluyente o dominante. Capta anualmente seis millones de turistas, se convirtió en la capital del polo, la actividad agrícola sigue siendo importante, también se mantiene presente el sector industrial a través de las curtiembres, dentro de la zona dispone del mayor movimiento financiero, se constituyo en un lugar de referencia para la cobertura de los servicios de salud (especialmente de la salud mental), y educativo (tiene una universidad nacional).

Todos estos elementos fueron considerados durante la primera etapa de trabajo, el diágnostico, sobre el cual luego habrá de elaborarse el Plan Regulador. Este consistirá, probablemente, en definir una cantidad acotada de políticas, quizá unos veinte programas para encauzar la situación hacia los objetivos planteados. "Es un plan con metodología participativa, pensamos alternativas, las llevamos a una Asamblea, la gente opina, discute y cuando tengamos una propuesta la presentamos en la Legislatura. Lo que se esta discutiendo ahora es si se les va a exigir (a los emprendedores privados) la construcción de infraestructura", apuntó a **m2** el urbanista Alfredo Garay, integrante del equipo encargado de diseñar del plan.

■ **Inversiones:** *De todos modos, y como cualquier Municipio, Luján necesita que se realicen inversiones en su territorio para movilizar la economía local.*

También participan una Asamblea de Instituciones y una Comisión de Seguimiento, integrada por la cooperativa de electricidad y teléfonos, el Municipio, Colegio de Arquitectos, de Agrimensores, asociaciones de fomento, representantes de la Iglesia y de las agencias de turismo. Y uno de los proyectos que barajan es precisamente la puesta en valor del paseo alrededor del río y del parque Ameghino (diseñado por Carlos Thays). "Requiere de un trabajo que rehabilite los edificios y complete el evento de este paseo que hoy en día es una especie de recreo barato y desordenado, pero que incluso dentro de lo económico podría tener otra calidad, es un caso de turismo de masas (comparable a Guadalupe en México)", sostuvo Garay.

Por otro lado, se piensa en definir un área de protección histórica, para lo cual se va a elaborar un catálogo donde se incluirán los edificios que tengan valor histórico, y se definirán los distintos niveles de protección que corresponda para cada uno. Asimismo, también se establecerá una norma que servirá para determinar cómo serán las alturas y las cornisas de las otras construcciones que ocupan la manzana donde se ubica el edificio rescatado, de manera que éste no se vea alterado ni siquiera por la cartelería. Se trata de recortar una parte de la ciudad para que reciba un tratamiento similar al desarrollado en Colonia (Uruguay).

■ **"Tratamos de diferenciar lo que es un mero loteo de un emprendimiento urbanístico", afirmó la arquitecta Isabel Otero, asesora urbanística del intendente Miguel Angel Prince.**

CAL Y ARENA

Premio. La Sociedad Central de Arquitectos informó que, junto con la Asociación de Arquitectura e Ingeniería Hospitalaria, otorgará periódicamente el Premio Nacional de Arquitectura para la Salud SCAAADAIH, destinado a ofrecer un reconocimiento a las obras que se produzcan en esa área, ya sea que provengan del sector público o del ámbito privado. El lanzamiento del premio fue el 30 de junio pasado y el plazo para inscribir las obras es hasta el 20 de agosto de este año, fecha de entrega del material. Las categorías del premio serán:
A: Obra nueva. A1: obras de hasta 1000 m2. A2: obras de más de 1000 m2.
B: Refuncionalización. B1: obras de hasta 1000 m2. B2: obras de más de 1000 m2.
El 11 de setiembre se abrirá la exposición de obras presentadas y se entregarán los premios, durante el acto inaugural del 12º Congreso Latinoamericano de Arquitectura e Ingeniería Hospitalaria. Para mayor información, dirigirse a las secretarías de las instituciones patrocinantes. Teléfonos: 4815-4075, SCA, y 4383-9084, AADAIH.
Inauguración. A partir del 25 de junio de este año Promostar División Muebles de Oficina y vivienda abrió sus puertas en sus nuevas oficinas de la calle Esmeralda 1063 2º y 3º piso. Esta empresa será dirigida por Goffre Amoroso Copello, un profesional de amplia trayectoria en este servicio y el respaldo del Grupo internacional Chamberlayne.
Exposición. Se realizará la exposición internacional del aire acondicionado, calefacción, refrigeración y ventilación. Expofriac 2001 permitirá conocer las nuevas tecnologías en aire acondicionado, calefacción, refrigeración y ventilación que han generado profundos cambios en nuestro estilo de vida. Serán 4 días de exposición y negocios. Además, Buenos Aires será sede de CIAR 2001, el Congreso más importante en idioma español y portugués realizado desde 1991 en distintas ciudades del mundo, relacionado con los temas de refrigeración, aire acondicionado, calefacción, ventilación y disciplinas afines. La exposición se desarrollará entre el 15 y el 18 de agosto de 2001, en el Centro Costa Salguero.
Revista. Acaba de aparecer la tradicional publicación *"Vivienda, la revista de la construcción"*, de julio de 2001. Entre otros temas se trata, por ejemplo en la editorial bajo el título "Laguna La Picasa: de las soluciones paliativas a las integrales". La nota de tapa se refiere a "Camino estratégico en San Juan. A Calingasta por Quebrada de las Burras. En la sección Arquitectura se trata el tema "Ampliaciones en la Universidad de Morón, plan programado en tres etapas".



Ana D'Angelo

"Merece señalarse que el Proyecto se financiará totalmente con capitales privados de riesgo, sin subsidios ni garantías, ni avales del Estado".

RESPUESTA A LAS CRITICAS AL PROYECTO BUENOS AIRES-COLONIA

El puente de la discordia

El sábado pasado, **m2** publicó un artículo del arquitecto Carlos Lebrero, presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, que reunía cuestionamientos al puente Buenos Aires-Colonia. La reacción no se hizo esperar y aquí va la respuesta de dos funcionarios participantes de ese proyecto.

m2 Por Ing. Reinaldo Agustoni * e Ing. Horacio Garlan **

En relación con el artículo publicado en el suplemento **m2** del pasado 30 de junio titulado "Unir las márgenes", deseamos poder aclarar ante la opinión pública nuestra posición fundamentada en los estudios desarrollados en relación con el puente Punta Lara-Colonia.

Consideramos, como expone el Arq. Lebrero, que: *"La conveniencia de este proyecto debería ser evaluada dentro de la economía regional, en ese contexto espacial y tomando en cuenta la totalidad de los pasos de la región, para poder tomar decisiones sobre la función de esta inversión y para definir el valor que la construcción tiene para el intercambio regional"*.

Es por ello que, del análisis del referido artículo, consideramos importante expresar nuestra posición. En el párrafo 2º se dice que *"... el mayor intercambio se produce en eje San Pablo-Rosario-Buenos Aires..."*, sin embargo el eje de mayor intercambio es el de San Pablo-Porto AlegreBuenos Aires-Santiago de Chile y el puente acortaría la ruta actual con cruce en Paso de los Libres-Uruguayana en 220 km, respecto de San Pablo.

A continuación se expresa *"... invasión dudosa del estuario, que puede afectar a la navegabilidad y a las condiciones del ecosistema"*. Los estudios de impacto ambiental y de sedimentación realizados por la Comisión Administradora del Río de la Plata, el INCYTH y la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires concluyen que el puente no modifica el régimen natural del río ni altera la sedimentación de éste. Por otra parte los estudios de navegación realizados por las Hidrografías de ambos países y por la firma sueca SSPA establecieron los lineamientos básicos para un diseño que no alterara la navegación comercial y deportiva tanto actual como futura, asegurando, con una altura sobre el nivel del río de 65 metros, el paso de los más grandes buques.

Los estudios ambientales y de navegación mencionados fueron consensuados por el Banco Mundial, la Secretaría de Recursos Naturales de la Nación, la Secretaría de Política Ambiental de la Provincia de Buenos Aires, la CARP (Comisión Administradora del Río de la Plata) y la Prefectura Naval Argentina, la Coastal Guard de los Estados Unidos y la Honshu Shikoku de Japón respectivamente.

En el párrafo 4º se afirma que, debido a la construcción del puente, *"... el tránsito de camiones de lejanía reemplazaría al actual transporte fluvial y marítimo"*. El estudio de demanda de carga demuestra que el proyecto generará intercambio y tránsito de camiones por ofrecer una ruta más corta y en consecuencia menos costosa. Por otra parte, no es pertinente el concepto expresado que el puente reemplazaría al tránsito fluvial y marítimo ya que, dentro del contexto moderno de transporte multimodal, el tránsito se complementará con los actuales medios de transporte ofreciendo una alternativa atractiva respecto de las rutas actuales y futuras en proyecto.

En el párrafo 5º se dice que *"... el Proyecto inducirá, sin duda, el incremento del tránsito automotor con destino al AMBA..."*. Todo lo contrario, la cabecera en Punta Lara, al sureste de Buenos Aires, permite equilibrar los flujos de tránsito descongestionando los accesos al noroeste de la Capital Federal y proveyendo el acceso directo del Mercosur al sur de la provincia de Buenos Aires y la Patagonia, evitando parte del tránsito con destino a la provincia de Buenos Aires y al sur de Chile que hoy ingresan por los puentes del complejo Zárate Brazo Largo y están obligados a atravesar el conglomerado del Gran Buenos Aires.

En el siguiente párrafo pregunta si *"... los 132 km de disminución del trayecto entre Buenos Aires y Montevideo justifican la inversión de $ 1400 millones que por cuestiones de ingeniería y navegación podrían llegar a los $ 2000 millones..."*. Esta afirmación contiene dos errores: 1º) No es correcta la disminución de 132 km ya que ésta es de 285 km, que reducen a la mitad la distancia actual. 2º) El costo establecido en los estudios por la consultora Amann y Whitney conjuntamente con profesionales locales y auditado por consultores independientes fue de $ 861 millones con una aproximación del 5 por ciento. La inversión mencionada en el artículo de $ 1400 millones debería haberse fundamentado y, cuando expresa que puede llegar a $ 2000 millones, significa que se adoptó una aproximación del 43 por ciento, inadmisible como variante de un análisis riguroso.

Merece señalarse que el Proyecto se financiará totalmente con capitales privados de riesgo, sin subsidios ni garantías, ni avales del Estado y que durante el proceso del Data Room en el que participaron 7 consorcios internacionales integrados por 33 empresas, no se plantearon objeciones al monto del Proyecto.

En la parte final del párrafo dice: *"... Este no es un proyecto que mejore la relación con Uruguay, el intercambio de las exportaciones interregionales del Mercosur ni el transporte de la región como balance global..."* Por el contrario existen numerosos ejemplos en los que toda obra de integración mejora los niveles de intercambio comercial y poblacional al disminuir los costos generalizados del cruce, al mismo tiempo que promueve el desarrollo económico y social, generando en nuestro caso 5000 puestos de trabajo directos y 19.000 indirectos y equilibrando además la región al reactivar la zona al sur del Gran Buenos Aires.

Existen innumerables casos de uniones fijas de gran magnitud tales como los puentes en Dinamarca, Suecia, Japón, Canadá, Gran Bretaña y Francia entre otros, donde se registró un fuerte impulso del intercambio comercial y social, superando las previsiones de tránsito que justificaron su construcción. Se ha estimado que el Proyecto generará un aporte a la economía regional de un valor actual neto económico de U$S 607 millones para la Argentina y de U$S 214 millones para el Uruguay.

El artículo termina diciendo que *"... Sin embargo, la columna vertebral de las relaciones con el Mercosur pasa por la Mesopotamia para el transporte terrestre y por el afianzamiento del sistema portuario metropolitano..."* Esta última afirmación parece contradictoria con otros pasajes del mismo artículo, ya que un incremento de la actividad del puerto metropolitano implica mayor tránsito de camiones dentro de la ciudad de Buenos Aires, con los consecuentes costos de congestión vehicular, costos de polución del aire y contaminación sonora e incremento de los costos de mantenimiento de las calles y avenidas y de los riesgos de accidentes. La tendencia mundial de los puertos hoy es sacarlos del centro de las ciudades.

Asimismo, seguir concentrando todo el flujo de carga terrestre en una sola vía a través de la Mesopotamia (puente Zárate-Brazo Largo-Ruta Nº 14- Paso de los Libres-Uruguayana no es razonable especialmente ante los casos registrados de eventual colapso por rotura de obenques del puente Zárate-Brazo Largo o de crecidas extraordinarias (año 1982-83) que inundaron totalmente el valle aluvial del río Paraná afectando los terraplenes de la ruta y destruyendo puentes ferroviarios con la consiguiente interrupción del flujo de la carga terrestre.

Corta: ***"El estudio de demanda de carga demuestra que el proyecto generará intercambio y tránsito de camiones por ofrecer una ruta más corta y menos costosa".***

En resumen, la delegación argentina de la Comisión Binacional Puente Buenos Aires-Colonia tiene la documentación, informes y análisis necesarios para el sostén técnico-económico de las ventajas que el puente aportaría a las economías argentina y uruguaya y del Mercosur en general y los ofrece a la consideración de los estudiosos del problema.

** Delegación Argentina C.B.P. Bs. As.-Colonia.*
*** Presidente Delegación Argentina Comisión Binacional Puente Bs. As.- Colonia.*